

2
3 Ein Grünes Mobilitätskonzept für Reinickendorf

4
5 **Reinickendorf erstickt im Stau:**

6 Verstopfte Durchgangsstraßen nicht nur zur Hauptverkehrszeit, Umfahrungen durch
7 Wohngebiete, zugeparkte U- und S-Bahnstationen in den Ortsteilzentren: Immer mehr
8 Autos verstopfen unseren Bezirk, belegen wertvolle Flächen im öffentlichen Raum und
9 nehmen die Luft zum Atmen.

10
11 Das CDU-geführte Bezirksamt setzt weiter auf die autogerechte Stadt: Die größten
12 Steigerungen im Bezirks-Haushalt und auch Sondermittel sind für Straßenbau vorgesehen
13 – für Autos, nicht für Fahrräder. Das lehnen wir ab.

14
15 **Wir lösen den Stau auf:**

16 Nicht nur wir Grünen wissen: Wer mehr Autostraßen baut, wird noch mehr Autoverkehr
17 ernten. Wer die Augen öffnet, sieht, dass die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse in der
18 wachsenden Stadt nicht mit noch mehr Kfz-Verkehr bewältigt werden können. Dafür fehlt
19 schlicht der Platz. Wir brauchen intelligentere und vor allem effizientere Lösungen, um
20 auf den begrenzten Flächen allen Menschen eine komfortable, schnelle, sichere und
21 bezahlbare Mobilität zu ermöglichen. Dafür wollen wir den Vorrang des
22 Umweltverbundes aus ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr auch in Reinickendorf umsetzen.
23 Und wir möchten unsere Straßen zurückerobern als öffentlichen Raum für alle: für Kinder,
24 Ältere, Fahrrad- und Fußverkehr, als Orte der Begegnung mit Aufenthaltsqualität und
25 ohne Bedrohung für Leib und Leben.

26
27 **Konsequenter Klimaschutz:**

28 Gerade im Verkehrssektor gibt es für den Klimaschutz noch viel zu tun. Trotz aller
29 Klimaziele und Ankündigungen auf allen Ebenen sind die Treibhausgasemissionen im
30 Verkehrssektor in den letzten Jahren nicht gesunken. Für die Ebene der Bezirkspolitik aber
31 gilt: In keinem anderen Politikfeld können wir auf lokaler Ebene für den Klimaschutz so
32 viel erreichen wie im Straßenverkehr. Wir müssen nur den Spielraum ausnutzen, den wir
33 für Reinickendorf haben.

34
35 Wir Grünen in Reinickendorf verstehen uns als Alternative zum derzeit CDU-geführten
36 Bezirksamt und möchten die Verkehrspolitik für unseren Bezirk deutlich umsteuern.
37 Deshalb haben wir mit internen und externen Expert*innen
38 ein **integriertes Mobilitätskonzept für den Bezirk Reinickendorf** erarbeitet.

39
40 Im Zusammenspiel der folgenden Punkte wollen wir die Mobilitätswende in
41 Reinickendorf erreichen:

42
43 **1. Regionalverkehr auf die Schiene bringen**

44 Reinickendorf ist der einzige Bezirk, durch den aktuell kein schienengebundener
45 Regionalverkehr verläuft. Pendler*innen aus dem angrenzenden Umland haben daher

46 kaum ein attraktives Angebot nach Berlin zur Arbeit zu kommen, ohne mit dem Auto
47 durch Reinickendorf zu fahren. A111 und B96 sind regelmäßig zu gestaut.

48
49 Dabei führen zwei stillgelegte Bahn-Strecken durch den Bezirk, parallel zu den
50 Haupteinfallsstraßen: Die Kremmener Bahn (Strecke Gesundbrunnen-Tegel-Hennigsdorf)
51 und die Nordbahn (Strecke Gesundbrunnen-Wittenau-Oranienburg). Diese Bahnlinien
52 müssen ebenso wie die Heidekrautbahn zügig reaktiviert werden. Nur so können wir
53 Reinickendorf vom Auto-Verkehr der Pendler*innen entlasten.

54
55 Wir fordern: Der Bezirk Reinickendorf soll das Schienen-Infrastrukturprojekt i2030 der
56 Bundesländer Berlin und Brandenburg zusammen mit der Deutschen Bahn aktiv
57 unterstützen, das den schienengebundenen Umlandverkehr deutlich verbessern wird.
58 Hierzu gehört auch der zügige zweigleisige Ausbau der S 25 bis Hennigsdorf, um einen
59 zuverlässigen 10/5-Minuten-Takt zu ermöglichen.

60
61 Wir fordern, dass auch der Wiederaufbau der Nordbahn für den Regionalverkehr mit
62 hoher Priorität in das Projekt i2030 mit aufgenommen wird.

63
64 **2. U-Bahn, Tram und Regionalverkehr zusammen denken: Schienenanschluss für das**
65 **Märkische Viertel**

66 Die wachsende Stadt braucht auch ein wachsendes Schnellbahnnetz aus U- und S-Bahnen
67 sowie der Straßenbahn. Nur mit dem zügigen Ausbau des elektrischen Schienenverkehrs,
68 der zunehmend den Einsatz von Bussen ersetzt, kann die Mobilitätswende auch in
69 Reinickendorf gelingen.

70
71 CDU und SPD fordern seit langem die Verlängerung der U8 ins Märkische Viertel. Aber in
72 der Regierung haben sie dafür nichts getan. Erst unter einer Grünen Verkehrssenatorin
73 wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Aber machen wir uns nichts vor: die Umsetzung
74 wird frühestens Ende der 2030er Jahre möglich sein.

75
76 Wir Grünen haben immer die Verlängerung der Tram M1 von Rosenthal nach Wittenau
77 und dann weiter zum Kurt-Schumacher-Platz gefordert. Dies wäre kostengünstiger und
78 auch schneller zu verwirklichen gewesen.

79
80 Mit dem nun beginnenden Wiederaufbau der Heidekrautbahn hat sich die Situation
81 verändert: Eine ebenerdige Kreuzung mit der Tram ist nicht möglich. Und für die U-Bahn
82 muss der Endpunkt neu überlegt werden: Soll auch der nördliche Teil des Senftenberger
83 Rings erschlossen werden? Oder soll die U8 besser am Wilhelmsruher Damm mit der
84 Heidekrautbahn verknüpft werden?

85
86 Die Heidekrautbahn wird das Märkische Viertel nur am östlichen Rand mit einem
87 Haltepunkt am Wilhelmsruher Damm erschließen. Da sie nur eingleisig gebaut wird, ist
88 maximal ein Halbstundentakt möglich. Voraussichtlich wird sie ab 2024 nur einmal pro
89 Stunde fahren und bis 2030 auch nur bis Wilhelmsruh. Da sie ebenerdig nicht nur Straßen,
90 sondern auch viele Fahrrad- und Fußwege kreuzt, wird sie nur mit geringer

91 Geschwindigkeit fahren können. Im Hinblick auf ein attraktives Angebot kann das nicht
92 das letzte Wort sein.

93

94 Das gibt uns die Möglichkeit, noch einmal neu über ganzheitliche Lösungen
95 nachzudenken.

96

97 U-Bahn und Tram sind kein Gegensatz. Wir wollen beides!

98 Dafür muss man sie zusammen denken.

99

100 Die Tram sollte auf jeden Fall auf eigenem Gleiskörper fahren, damit sie nicht im Autostau
101 steckenbleibt, sondern eine attraktive und schnellere Alternative bietet. Zur genauen
102 Trassenführung sollten auch Alternativen zum Wilhelmsruher Damm geprüft werden.
103 Entscheidend ist, dass die Tram die U8 sinnvoll ergänzt und möglichst viele Menschen
104 zum Umstieg erreicht.

105

106 Eine Weiterführung der Tram über die Ollenhauerstraße zum Kurt-Schumacher-Platz und
107 weiter verknüpft die U8 mit der U6 und der U7, kann viele parallel fahrende Buslinien
108 durch ein komfortableres, schnelleres und klimafreundlicheres Angebot ersetzen und
109 damit die Straße entlasten.

110

111 So kann ein attraktives Angebot geschaffen werden, das kurze Reisezeiten bietet, wirklich
112 das gesamte Märkische Viertel erschließt und auch mit der Heidekrautbahn verknüpft
113 wird.

114

115 Der Endpunkt der U8 und die Trassenführung der Tram sollen durch ein Gutachten
116 festgelegt werden, das den größtmöglichen verkehrlichen Nutzen bestimmt. Ziel muss
117 sein, dass sich U-Bahn und Tram mit der Heidekrautbahn sinnvoll ergänzen, attraktive
118 Verknüpfungen entstehen und möglichst viele Bewohner*innen des Märkischen Viertels
119 einen Schienenanschluss in fußläufiger Entfernung erhalten.

120

121 Dazu muss auch über einen weiteren Ausbau der Heidekrautbahn nachgedacht werden:
122 Um einen attraktiven Takt zu bieten, müsste die Heidekrautbahn zweigleisig sein. Und für
123 kürzere Reisezeiten müsste sie kreuzungsfrei teilweise in Hochlage ausgebaut werden. So
124 wäre dann eine Kreuzung mit der Tram möglich. Und auch die vielen Rad- und Fußwege
125 über den ehemaligen Mauerstreifen können dann gefahrlos queren.

126

127 **3. Busse beschleunigen und zuverlässiger machen**

128

129 Wir wollen den öffentlichen Busverkehr schneller und vor allem zuverlässiger machen. Es
130 darf nicht sein, dass sich Busse mehr als eine halbe Stunde verspäten oder ganz ausfallen,
131 weil sie im Stau stecken bleiben oder durch Engstellen oder abgestellte Autos behindert
132 werden.

133

134 Wir fordern, dass überall dort, wo Buslinien verkehren, ausreichend Platz für deren
135 ungehinderte Fahrt geschaffen wird. Wo das bisher nicht der Fall ist, soll das Parken am
136 Straßenrand zumindest während der Hauptverkehrszeiten oder tagsüber eingeschränkt

137 werden. Dies gilt insbesondere in Straßen, wo sich Busse derzeit nur mühsam begegnen
138 können. Beispiele dafür sind der Dannenwalder Weg im Märkischen Viertel, die
139 Burgfrauenstraße in Hermsdorf oder die Auguste Viktoria Allee in Reinickendorf West.

140
141 Wir fordern darüber hinaus auf allen Straßen mit zwei oder mehr Fahrspuren pro
142 Richtung die Einrichtung von Busspuren, sofern dort Busverkehr besteht. Diese
143 Busspuren können je nach örtlichem Bedarf teilweise nachts für das Anliegerparken
144 freigegeben werden.

145
146 Grundsätzlich gilt: Je länger eine Buslinie, desto anfälliger ist sie für Verspätungen und
147 Ausfälle. Wir plädieren dafür, dass Busse als Zubringer zum schienenengebundenen ÖPNV
148 deutlich kürzere Strecken bedienen und dadurch auch pünktlicher werden.

149
150 Aus Klima- und Umweltschutzgründen begrüßen wir, dass auf Grüne Initiative hin die
151 BVG ihre gesamte Busflotte bis 2030 auf E-Busse umstellt. Und wir freuen uns darauf, dass
152 wir so auch in Reinickendorf von Lärm und Abgasen entlastet werden.

153 154 **4. Fahrradnetz und sichere Fahrbahnen für Radfahrende**

155 Selbst in Reinickendorf werden gelegentlich hier und da Fahrradwege gebaut. Sie
156 entsprechen aber meist nicht den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes, sind
157 nicht sicher, enden oft vor der Kreuzung, wo man sie besonders braucht, und ergeben
158 auch kein Netz. Was Fahrradfreundlichkeit angeht, ist Reinickendorf absolutes
159 Schlusslicht in Berlin.

160
161 Keine Reinickendorferin, kein Reinickendorfer sollte ein Held sein müssen, um in unserem
162 Bezirk Fahrrad zu fahren. Deshalb möchten wir sichere Radverkehrsanlagen, damit
163 wirklich alle, insbesondere auch Kinder und Ältere, sich zurecht sicher fühlen können,
164 wenn sie ihre Wege durch den Bezirk mit dem Fahrrad zurücklegen. Fahrradverkehr
165 braucht ein durchgängiges Netz ohne Lücken, um auch mit dem Fahrrad sicher und
166 komfortabel von A nach B zu kommen. Das Rad muss fester Bestandteil der
167 Alltagsmobilität in Reinickendorf werden.

168
169 Das Berliner Mobilitätsgesetz schreibt sichere Radverkehrsanlagen an allen
170 Hauptverkehrsstraßen vor, außerdem ein Vorrangnetz, das auch auf Nebenstraßen,
171 Fahrradstraßen und Sonderwegen verlaufen kann und überall im Bezirk in zumutbarer
172 Entfernung erreichbar ist. „Vorrang“ ist hier in doppeltem Sinne zu verstehen: Die
173 Gestaltung des Straßenraums soll sich vorrangig an den Bedürfnissen des
174 Fahrradverkehrs orientieren und die Planung und Umsetzung soll vorrangig geschehen.

175
176 Die Grünen in Reinickendorf haben bereits 2016 ein Konzept für ein bezirkliches Radnetz
177 Reinickendorf vorgelegt, das heute so aktuell ist wie vor fünf Jahren. Kern ist ein
178 „Dreieck“ sicherer, attraktiver Radverkehrsanlagen zwischen den bezirklichen
179 Oberzentren Kurt-Schumacher-Platz, Tegel und Märkisches Zentrum. Dies ist auch
180 weitgehend eingeflossen in den Vorschlag der Verkehrs- und Umweltverbände für ein
181 Radnetz Berlin.

182

183 Die im Auftrag des Bezirksamts erfolgte Machbarkeitsstudie gibt wertvolle Hinweise zum
184 Bau von Radverkehrsanlagen. Aber sie hat in Bezug auf die Netzwirkung methodische
185 Schwächen, auf die auch die Autoren hinweisen: Die Routen wurden vorab politisch
186 festgelegt, anstatt den tatsächlichen Bedarf zu erheben. Entsprechend erfolgt auch keine
187 Einordnung in ein bezirksübergreifendes Radnetz Berlin, auch wenn einzelne Routen das
188 Potenzial dazu haben.

189

190 Wir fordern: Das von den Verbänden vorgeschlagene Netz muss nun auch in
191 Reinickendorf mit absolutem Vorrang vorangetrieben werden, um ausgehend von dem
192 zentralen „Dreieck“ den gesamten Bezirk mit einem durchgängigen Fahrrad-Vorrangnetz
193 zu erschließen. Die vorgesehenen Routen müssen bei anderen Baumaßnahmen, wie z.B.
194 auch der Heidekrautbahn, offengehalten werden.

195

196 Das aktuelle Bezirksamt lehnt jegliche kurzfristigen Verbesserungen für den
197 Fahrradverkehr vehement ab.

198

199 Wir fordern, dass überall dort, wo der Platz vorhanden ist, Kfz-Fahrbahnen oder Kfz-
200 Parkstreifen unverzüglich in geschützte Radstreifen umgewidmet werden. Temporäre
201 Radverkehrsanlagen sind ein gutes Mittel zur Erprobung, bevor sie baulich verstetigt
202 werden. Dies betrifft insbesondere die Berliner Straße in Tegel, die Ollenhauer Straße bis
203 zur S-Bahn-Brücke, die Scharnweberstraße und die Heiligenseestraße (Waldbereich).

204

205 Im Umfeld von Grundschulen muss der Kfz-Verkehr generell, aber insbesondere in Form
206 von „Eltern-Taxen“ zu Gunsten Rad fahrender Schüler*innen zurückgedrängt werden.
207 Hierfür fordern wir ein absolutes Halteverbot in einem angemessenen Bereich vor dem
208 jeweiligen Schultor zu Schulanfangs- und -endzeiten (Beispiel Kopenhagen).

209

210 Die Ermöglichung des Radverkehrs für Grundschüler*innen und darüber hinaus eines
211 flächenmäßigen Kiezzradverkehrs muss über allgemeine Verkehrsberuhigung der Kieze
212 und stellenweise Fahrbahnumgestaltung erreicht werden.

213

214 **5. Fußverkehr und Urbane Plätze mit Aufenthaltsqualität**

215 Fußverkehr wird oft an den Rand gedrängt und erhält den Platz, der übrig bleibt. Dabei
216 sind wir alle Fußgänger*innen, und sei es nur auf dem Weg von der Wohnungstür bis zur
217 nächsten Haltestelle.

218

219 Fußverkehr ist die langsamste und auch verletzlichste Verkehrsart des Umweltverbundes.
220 Nötig sind daher sichere, kurze und direkte Wege unter Vermeidung jeglicher Umwege.

221

222 Straßen dürfen für den Fußverkehr vor allem in Ortsteilzentren keine Barrieren sein, die
223 zu weiten Umwegen zwingen, sondern brauchen in kurzen Abständen sichere
224 Querungsmöglichkeiten (Fußgängerampel, Zebrastreifen, Mittelinsel,
225 Gehwegvorstreckung, ...). Zu viele Unfälle mit Fußgänger*innen geschehen, weil der

226 Umweg bis zur nächsten Ampel zu weit erscheint. Drängelgitter oder Zäune auf
227 Mittelstreifen sind hier keine Lösung, da sie zu Umwegen zwingen sollen.

228
229 Damit alle Menschen und insbesondere solche mit Rollator, Rollstuhl oder Kinderwagen
230 barrierefrei vorankommen können, muss hier besondere Vorsorge getroffen werden. Vor
231 allem in den Randbereichen Reinickendorfs müssen viele Bürgersteige gepflastert und
232 Bordsteinkanten an Straßenkreuzungen sowie an Kreuzungen von Wegen mit Straßen
233 abgesenkt werden. Zudem muss durch bauliche Maßnahmen zuverlässig verhindert
234 werden, dass die Kreuzungs-Bereiche zugeparkt werden.

235
236 Darüber hinaus wünschen wir uns für die Zentren der Ortsteile eine Verkehrsberuhigung
237 in Form von Verkehrsräumen, in denen der Fußverkehr Vorrang hat. Das kann auch eine
238 Fußgängerzone sein. Parken für Autos soll hier auf ausgewiesenen Flächen auf das Halten
239 zum Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen begrenzt werden.

240
241 Wir fordern, dass auf der Basis des Berliner Mobilitätsgesetzes mindestens ein größeres
242 Fußverkehrsprojekt in Reinickendorf in spätestens fünf Jahren verwirklicht wird. Von
243 zentralem Interesse wäre z.B. die fuß- und radverkehrsfreundliche Umgestaltung der
244 Berliner Straße in Tegel von der Humboldt-Bibliothek bis zu den Borsighallen mit
245 breiteren Gehwegen, Radfahrstreifen, Sitzgelegenheiten und mehr
246 Querungsmöglichkeiten. Ein Vorbild, das weiterentwickelt und angepasst werden könnte,
247 wäre die Schloßstraße in Steglitz.

248
249 Darüber hinaus streben wir im Zusammenhang mit der Nachnutzung des TXL-Geländes
250 und dessen Verkehrsanbindungen die Umgestaltung des Kurt-Schumacher-Platzes zu
251 einem urbanen, verkehrsberuhigten Platz mit Aufenthaltsqualität für Menschen an. Autos
252 sollen dann im Zuge dieser Umgestaltung weiträumig um den Platz herumgeführt
253 werden, Verkehre des Umweltverbundes aber weiter möglich bleiben.

254 255 **6. Neue Mobilitätsdienstleistungen**

256 Carsharing, Bikesharing, E-Roller, Poolingdienste: In Berlin sind in den letzten Jahren viele
257 neue Mobilitätsangebote entstanden. Aber sie erreichen nicht die Außenbezirke, auch
258 nicht Reinickendorf. Dabei ist gerade in den Außenbezirken der Besitz privater Autos pro
259 Haushalt am höchsten, Reinickendorf ist hier der Spitzenreiter in Berlin. Viele private
260 Autobesitzer*innen würden gerne ihr Auto abschaffen, wenn es nur wirklich verlässliche
261 Alternativen gäbe.

262
263 In Außenbereichen mit geringerer Bevölkerungsdichte sollten Sharing-Angebote
264 stationsbasiert sein, damit das Angebot verlässlich und auffindbar zur Verfügung steht.
265 Das gilt für Carsharing wie auch für Bikesharing. Dazu gehören Mobilitätsstationen an U-
266 und S-Bahnhöfen. Zentral sind zuverlässige Sharingangebote in den Wohngebieten, die
267 von überall in zumutbarer Entfernung erreicht werden können.

268

269 Für die Außenbereiche wie Frohnau, Hermsdorf, Heiligensee, Konradshöhe oder Lübars
270 sollte ein Rufbussystem entstehen, um verlässlich und sicher zu allen Tages- und
271 Nachtzeiten von den U- und S-Bahnhöfen sicher nachhause zu kommen.

272
273 Pooling- und Sharingdienste funktionieren besser in stärker verdichteten Gebieten. Eine
274 Stadtplanung für höhere Verdichtung hat also auch durchaus positive Aspekte
275 hinsichtlich effizienterer Flächennutzung und für bessere Mobilitätsangebote. Eine
276 stärkere Vermischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit dient auch der Stadt der kurzen
277 Wege.

278
279 Wir fordern: Die Geschäftsgebiete der Sharing- und Pooling-Anbieter müssen auf die
280 ganze Stadt ausgeweitet werden, ein Angebot von Sharing-Fahrzeugen muss in allen
281 Ortsteilen jederzeit verlässlich verfügbar sein. Gleichzeitig müssen ausgewiesene
282 Abstellflächen für Sharing-Angebote geschaffen werden, damit die Fahrzeuge nicht die
283 Gehwege blockieren.

284

285 **7. Elektromobilität**

286 Elektromobilität kann in Reinickendorf einen wichtigen Beitrag zum Klima- und
287 Umweltschutz leisten. Aber auch private E-Pkw stehen im Stau, nehmen Parkraum ein
288 und machen Lärm. Zudem haben Elektro-Pkw mit großdimensionierten Batterien eine
289 ungewisse Klima- und Umweltbilanz. Der Elektro-Pkw kann somit nicht die alleinige
290 Lösung sein.

291

292 Wir brauchen eine grundlegende Mobilitätswende in Reinickendorf und nicht nur eine
293 bloße Antriebswende. Hierfür benötigen wir in erster Linie eine fuß- und
294 fahrradverkehrsfreundliche Stadtplanung mit kleinteiligen Strukturen, kurzen Wegen und
295 einer dezentralen Nahversorgung.

296

297 Wir wollen eine Elektromobilität in Reinickendorf in Form von E-Fahrrädern, E-
298 Lastenrädern, E-Carsharing, E-Bussen, Tram und U-Bahn sowie S-Bahn. Dies ist die
299 Elektromobilität, wie wir sie meinen. Wir können so erreichen, dass die Menschen in
300 Reinickendorf nicht zwingend auf das eigene E-Auto angewiesen sind.

301

302 Eine Planung, die Elektro-Autos einseitig privilegiert und somit falsche Anreize setzt, z.B.
303 durch die Freigabe der Busspuren oder zusätzliche Parkplätze, lehnen wir ab. Der
304 öffentliche Raum muss in Reinickendorf zukünftig gerechter aufgeteilt werden, dies
305 insbesondere durch die Schaffung von öffentlichen Abstell- und Lademöglichkeiten für E-
306 Fahrräder.

307

308 **8. Wirtschaftsverkehr**

309 Wirtschaftsverkehr ist vielfach notwendiger Verkehr, damit unsere Stadt funktioniert.
310 Aber er kann und muss effizienter und flächensparender organisiert werden. LKW, die in
311 zweiter Reihe be- oder entladen, oder auch die vielen Lieferfahrzeuge der Paketdienste
312 werden zu Recht als Ärgernis empfunden.

313

314 Wir fordern: In Einkaufsstraßen und Ortsteilzentren müssen ausreichend Liefer- und
315 Ladezonen eingerichtet werden. Dafür müssen Parkplätze entfallen. Auch Einzelhandel
316 oder Gastronomie haben nichts von Dauerparkern, die wertvolle Flächen an besonders
317 stark frequentierten Orten blockieren. Hier soll nur noch das kurze Halten zum Ein- und
318 Aussteigen sowie Be- und Entladen möglich sein.

319
320 Und auch Reinickendorf braucht Mikrodepots für Paketdienste, von wo aus die letzte
321 Meile mit Lastenfahrrädern organisiert wird.

322

323 **9. Verkehrsberuhigung in Wohnkiesen**

324 Wohnkiese sind für die Menschen da, die dort wohnen. Diese haben ein Recht auf Ruhe
325 und gute Luft. Insbesondere Kinder müssen sich sicher auf der Straße bewegen können,
326 auch ein Nachbarschaftsplausch muss möglich sein.

327

328 Wohnstraßen sind Lebensraum. Deshalb sollten sie von Durchgangsverkehr befreit sein,
329 der auf den Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden soll.

330

331 Um Wohnkiese für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen, gibt es ein Bündel
332 bekannter Instrumente, die wir endlich auch in Reinickendorf anwenden wollen:
333 Diagonalsperren und andere Modalfilter, gegenläufige Einbahnstraßen oder lange
334 Engstellen und andere bauliche Maßnahmen, die mehr Platz für Stadtgrün und
335 Aufenthaltsmöglichkeiten auf die Straße bringen. Dazu gehört z.B. auch die Einrichtung
336 temporärer Spielstraßen unter Mitwirkung der Anwohnenden.

337

338 Grundsatz muss sein: Autos können nur dort aus einem Wohnviertel ausfahren, wo sie
339 auch eingefahren sind. Damit wird Durchgangsverkehr gleich draußen bleiben. Dazu
340 gehört aber auch: Anwohner*innen können dann nur in einer Richtung das Wohngebiet
341 verlassen und müssen dann ggf. Umwege in Kauf nehmen, sofern sie unbedingt mit dem
342 Auto unterwegs sind.

343

344 Wie genau und mit welchen Mitteln Wohngebiete beruhigt werden sollen, möchten wir
345 für jeden einzelnen Kiez in Bürger*innen-Werkstätten mit den jeweiligen Anwohner*innen
346 erarbeiten.

347

348 **10. Parkraummanagement und Parkraumpolitik**

349 In Reinickendorf sind wichtige Zentren, U- und S-Bahn-Stationen und viele Wohngebiete
350 nahezu permanent zugeparkt. Anwohner*innen finden in ihrer Wohnstraße bzw. -viertel
351 kaum Parkraum. Die Kurzzeitparkzonen funktionieren nicht, da sie vom Bezirksamt nicht
352 ausreichend überwacht werden.

353

354 Wir brauchen daher endlich auch in Reinickendorf ein funktionierendes
355 Parkraummanagement, das allen berechtigten Interessen gerecht wird und den
356 öffentlichen Raum gerecht verteilt. Parkraummanagement besteht für uns aus zwei
357 Komponenten: Parkplatzumwandlung und interessensgerechte
358 Parkraumbewirtschaftung.

359

360 Es gibt kein Recht darauf, sein Fahrzeug zu jeder Zeit an jedem Ort des Bezirks kostenlos
361 abstellen zu dürfen. Es gibt jedoch ein Recht auf eine vernünftige und weitsichtige
362 Parkraumpolitik, welche die unterschiedlichen Verhältnisse in den einzelnen Ortteilen im
363 Blick hat. Das Bezirksamt darf sich diesem nicht weiter verweigern und sich aus
364 ideologischen Gründen gegen die Einführung von Parkraumbewirtschaftung sperren und
365 einfach nichts tun.

366

367 Eine vernünftige Parkraumpolitik schaut sich die konkrete Situation in den einzelnen
368 Ortteilen genau an und entscheidet im Einzelfall. Gerade in Ortsteilzentren mit
369 Einzelhandel, ob am Kurt-Schumacher-Platz oder in Konradshöhe, brauchen wir
370 Lösungen des Parkraummanagements, um den öffentlichen Raum besser aufzuteilen.
371 Gleiches gilt auch für Flächen rund um U- und S-Bahnhöfe, wo belebter Raum nicht
372 bevorzugt für private Pendlerparkplätze genutzt werden sollte. Wir schaffen hierdurch
373 mehr Raum für Rad- und Fußverkehr sowie den notwendigen Liefer- und Ladeverkehr.
374 Die Aufenthaltsqualität für alle wird verbessert.

375

376 Mit „Abzocke“ hat dies alles nichts zu tun. Ein gutes Parkraummanagement sorgt
377 vielmehr dafür, dass Anwohner*innen und Kurzzeitbesucher tatsächlich zügig einen
378 Parkplatz finden, so dass unnötiger Parksuchverkehr vermieden wird.

379

380 Dies alles geht nicht ohne gleichzeitige Umwandlung bisheriger Kfz-Stellplätze für bessere
381 Nutzungen z.B. für breitere Gehsteige nicht nur in den Zentren, für sichere
382 Radverkehrsanlagen einschließlich Abstellanlagen, für Busspuren zur Beschleunigung des
383 ÖPNV und für komfortable Aufenthalts- und Begegnungsflächen. Für den Klimaschutz
384 brauchen wir mehr Grünflächen und Straßenbäume, damit unsere Stadt nicht überhitzt.
385 Und warum sollten in Wohngebieten nicht Spielgeräte für Kinder auf früheren
386 Parkplätzen stehen?

387

388 Genau dafür treten wir ein und werden es für jeden Ortsteil Reinickendorfs, für jedes
389 Zentrum, für jedes Wohn- und jedes Gewerbegebiet abhängig von den Örtlichkeiten und
390 dem Bedarf planen und umsetzen.

391

392 Es gilt: Unsere Straßen sind öffentlicher Raum für alle. Die individuelle Nutzung darf
393 nicht vom Besitz eines eigenen Autos abhängig sein.

394

395 **Zukunft wird aus Mut gemacht.**

396 **Wir haben den Mut, die Mobilitätswende in unserem Bezirk anzugehen.**

397 **Wir treten entschlossen ein für moderne Mobilität und damit für Klimaschutz, für**
398 **saubere Luft und effektiven Lärmschutz und für die Rückeroberung des öffentlichen**
399 **Raumes zugunsten der Menschen, die dort wohnen, und damit auch für die**
400 **Vermeidung von Toten und Verletzten im Straßenverkehr!**

401

402 Antragsteller*innen: AG Mobilität

403 Einstimmig beschlossen in der KMV Reinickendorf am 27.10.2020